KMI CHINA Research Center

KMI 중국리포트
KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
中国 上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803
Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397

제21-01호
2021년 01월 15일

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

▣ '16~'20년 상하이항 물동량

(단위 : 만TEU, 만톤)

구분	컨테이너 물동량	화물 처리실적
2016	3,713	51,407
2017	4,023	56,087
2018	4,201	56,129
2019	4,330	53,832
2020	4,350	51,019

자료 : SIPG

▣ '20년 상하이항 월별 물동량

(단위 : 만TEU, 만톤)

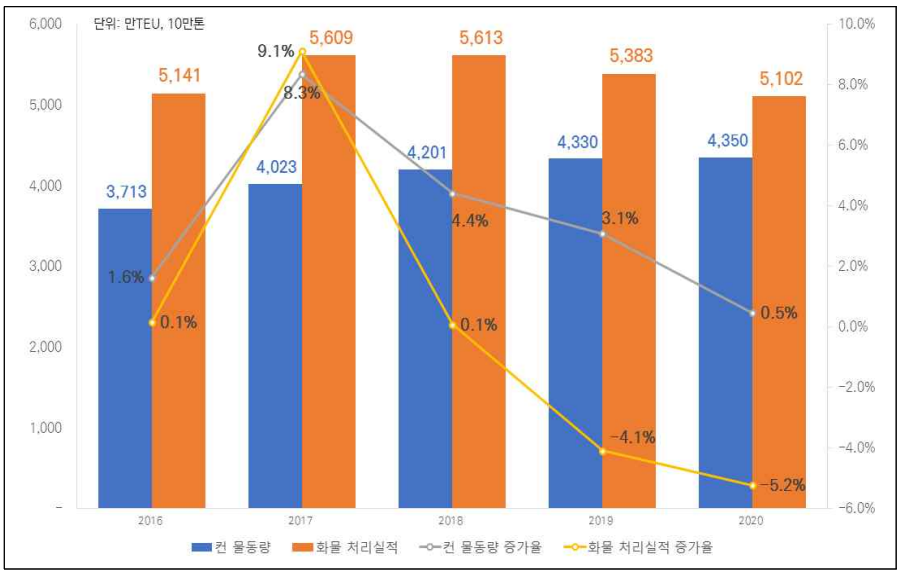
년도	컨테이너 물동량	화물 처리실적
1월	361	4,175
2월	230	2,632
3월	343	4,026
4월	351	4,115
5월	362	4,310
6월	360	4,292
7월	390	4,662
8월	384	4,533
9월	385	4,545
10월	420	4,828
11월	401	4,591
12월	364	4,310

자료 : SIPG

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료원을 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright©KMIAll Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이



자료 : SIPG 통계를 바탕으로 KMI 작성.

2020년 상하이항 컨테이너 물동량 4,350만 TEU 기록

2017년 컨테이너 물동량이 처음 4,000만 TEU를 넘어선 상하이항은 2020년 4,350만 TEU를 처리해 연속 11년째 세계 1위 컨테이너 항만 순위를 유지할 것으로 예상된다. 특히, 양산항은 2020년 1~11월 전년 동기 대비 0.6% 증가한 1,851만 TEU를 처리해 2020년 연간 처리실적이 처음으로 2,000만 TEU를 넘을 것으로 예상된다. 반면, 2020년 상하이항의 화물 처리실적은 51,019만 톤으로 전년 대비 5.2% 감소했으며, 2016년 이후 계속 감소세를 보이고 있다.

상하이항의 컨테이너 물동량 또한 2016년 이후 증가율 둔화 추세가 지속되고 있으며, 2020년 증가율은 0.5%로 2019년 대비 2.6%포인트 감소했다. 2020년 상하이항의 국내무역 컨테이너 물동량은 600만TEU 이상으로 전년 대비 약 15% 증가해 상하이항 전체 물동량 증가에 크게 기여한 것으로 나타났다.[1)]

2020년 상하이항은 월 평균 363만 TEU의 컨테이너를 처리했으며, 10월에는 420만 TEU를 처리해 상하이항 사상 최고 월별 처리실적을 기록했다. 코로나19로 인한 봉쇄기간이었던 2월에는 월평균에 크게 못 미치는 230만 TEU를 처리했으나, 7월 이후 수출이 증가하면서 월 평균 이상 물동량을 처리해왔다.

1) 交通运输部, http://zizhan.mot.gov.cn/st/shanghai/jiaotongxinwen/202101/t20210106_3512698.html(검색일: 2021.1.13.)

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

저자
지아다산(贾大山) 부원장
쉬디(徐迪) 수로교통발전연구중심 부주임
차이펑(蔡鹏) 연구보조원
중국교통운수부 수운과학연구원

전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망[2)]

2020년 갑자기 찾아온 코로나19가 세계 경제에 큰 타격을 준 가운데 중국은 세계에서 유일하게 플러스 경제 성장을 실현했다. 2020년 중국 연해 항만의 화물 처리실적은 예상밖에 당초 예측했던 성장을 실현했으며, 컨테이너 물동량도 신기록을 달성했다. 2021년 세계 경제는 점차 회복될 것으로 기대되며, 코로나19가 경제 및 사회 전반에 미치는 영향은 다소 감소할 것으로 보인다. 중국은 새로운 발전구도가 빠르게 형성됨에 따라 경제 성장도 빨라질 것으로 전망된다.

국내외 경제 교역 상황과 항만 발전 추이 분석 등을 종합하면 2021년 중국 연해 항만의 주요 지표는 2020년보다 개선될 것으로 보인다. 2021년 중국판 뉴딜인 신기건(新基建, 신인프라 건설) 정책의 시행으로 항만건설 투자는 계속하여 안정적으로 증대될 것이며 친환경, 스마트항만 건설 및 운송구조 조정 또한 계속 추진될 것이다. 자유무역항/자유무역구 혁신정책, 창장삼각주 항만 일체화, 수운발전 재원 등 이슈에도 주목할 필요가 있다.

1 2020년 중국 연해 항만 발전 현황

1. 원유, 광석 등 대량 벌크화물 물동량 빠르게 증가

2020년 중국의 연해 항만 물동량은 94.9억 톤, 증가율은 전년 대비 0.1%포인트 감소한 3.3%(대외무역 4.0%, 국내무역 2.7%)로 예상외로 당초 예측했던 증가율을 기록할 것으로 보인다.

(1) 석탄 운송 수요 둔화, 수입량 및 국내무역량 변화추이 상반

2020년 중국의 석탄 수입량은 분기별 상고하저 추세를 보이면서 빠른 속도로 감소했다. 2020년 1분기 연해 항만의 석탄 수입량은 전년동기 대비 17.6% 증가했으나 2분기, 특히 3분기부터는 석탄수입에 대한 통제가 강화되고 정책 효과가 점차 나타나면서 석탄 수입량이 급격히 감소했다. 그 결과 2020년 연해 항만의 석탄 수입량은 전년 대비 11.1% 감소한 약 2.1억 톤을 기록할 것으로 전망된다. 반면, 국내무역 석탄 수송량은 중국 경제가 회복됨에 따라 상저하고의 추세를 나타냈으며, 수송량은 전년 대비 1.7% 감소한 7.9억 톤 수준을 기록할 것으로 전망된다.

(2) 금속광석 물동량의 안정적 증가로 철광석 수입 빠른 속도로 회복

2020년 금속광석 물동량은 16.0억 톤 정도로 전년 대비 3.5% 늘어날 전망이다. 2020년 중국 연해 항만의 철광석 수입은 빠른 속도로 증가했으며, 전반적

2) 이 칼럼은 필자의 개인 의견으로 KMI 중국센터의 공식의견이 아님을 밝혀드립니다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

으로는 '전저, 중고, 반락'의 특징을 보였다. 2020년 1분기는 춘절 및 코로나19의 영향으로 철광석 수입이 전년동기 대비 0.6% 감소했다. 2분기에는 조업 재개로 철광석 수입이 빠른 속도로 회복되어 2분기와 3분기 각각 16.3%, 11.4% 증가했으며, 4분기에 들어 건설수요가 주춤하고 철광석 가격이 오르면서 철광석 수입이 둔화되어 연간 7.7% 안팎의 증가세를 보였다. 2020년 중국 연해 항만의 수입 철광석 재고는 한때 연초 대비 2,000만 톤 가까이 줄어든 최저치 1.06억 톤을 기록했으나 12월 중순 1.24억으로 반등해 연초 수준을 유지했다.

(3) 석유, 천연가스 및 관련 제품 수송량 고속 성장 유지

2020년 석유, 천연가스 및 관련된 제품 물동량은 11.7억 톤 정도로 전년 대비 10.1% 늘어날 전망이다. 2020년 국제 유가가 크게 출렁이면서 북해산 브렌트유 선물 가격이 한때 2002년 이래 최저가인 배럴당 20달러 아래로 떨어졌으며, 이에 중국 정유회사들이 저가 원유를 대규모로 구입함에 따라 2020년 연해 항만의 원유 수입량이 전년 대비 9.3% 증가한 5억 톤 가까이에 이를 것으로 전망된다. 한편, 2020년 중국의 천연가스 수입은 증가세가 다소 둔화되었다. 2020년 이후 중국의 천연가스 소비량은 비교적 빠르게 증가했으나, 성장세가 둔화되어 연간 천연가스 소비량은 전년 대비 5.0%가량 증가했다. 2020년 중국 연해 항만의 LNG 수입량은 전년 대비 4.2%가량 늘어나 7,750만 톤을 초과할 것으로 보인다.

2. 컨테이너 물동량 점차 회복

(1) 컨테이너 운송 점차 회복되었으나 예상보다 저조

코로나19의 영향으로 2020년 전국 항만 컨테이너 물동량은 2억 6,500만 TEU를 기록할 것으로 보인다. 이는 전년 대비 1.7% 소폭 늘어난 것으로 당초 예상 수치보다는 낮은 수준이다. 2020년 중국의 국제무역 컨테이너 물동량은 전년 대비 0.6% 소폭 줄어드는 반면, 국내무역 물동량은 3.9% 늘어날 것으로 예상된다. 2020년 컨테이너 수송수요는 전저하고의 추세를 나타냈다. 코로나19의 영향이 가장 컸던 1분기 중 2월 컨테이너 물동량은 전년동기 대비 17.5% 줄어들어 글로벌 금융위기 때보다도 더 큰 감소폭을 보였다. 그러나 중국 정부의 강력한 방역정책으로 국내 경제와 무역이 점점 회복됨에 따라 국내무역 노선은 5월, 국제노선은 7월에 정상을 회복했으며, 10월에는 컨테이너 물동량 증가율이 11.4% 증가했다. 4분기 증가율 또한 두 자릿수의 성장을 기록할 것으로 예상된다.

(2) 국제노선 구조조정 지속

2020년 아세안 국가들과의 경제무역이 늘어나면서 아세안 항로의 컨테이너 물동량이 늘어났으며 증가율은 5.9%에 달해 국제노선의 성장을 견인하는 중요한 요인으로 작용했다. 미주노선은 수요회복에 힘입어 컨테이너 물동량이

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

빠르게 회복되어 8월~11월 연속 4개월간 두 자릿수의 성장을 했으며, 10월~11월 증가율은 30%를 넘었다. 10월~11월 유럽노선은 물동량 감소세가 둔화되어 전년동기 대비 4.8% 하락했으며, 근해노선 중 일본노선은 전년 동기 대비 11.2% 감소한 반면, 한국노선은 3.0% 늘었다.

(3) 중국 남북 운송구도 변화

2020년 1~3분기 북방지역의 전국 GDP 비중이 35.2%로 전년동기 대비 0.2% 만 중 북방지역 항만의 컨테이너 물동량 비중은 전년 대비 0.5%포인트 감소한 31.3%까지 추가로 줄어들었다. 특히, 2020년 1월~11월 다롄항의 컨테이너 물동량은 전년동기 대비 39.6%나 감소했으며, 물동량 순위는 잉커우항(营口)에 밀려 연해 항만 중 9위를 차지했고 간선항으로서 입지에도 큰 타격을 입었다. 반면, 하이난 자유무역항과 서부 육해상 신통로 건설에 힘입어 양푸항(洋浦)과 베이부만(北部湾)항 컨테이너 물동량은 각각 전년대비 45%와 33% 늘어나 각각 100만 TEU와 500만 TEU를 초과했다.

(4) 컨테이너 철도-수로 연계운송 지속 성장세 유지

2016년 이래 연해 항만의 철도-수로 연계운송 컨테이너 물동량은 계속해서 고속 성장을 하고 있다. 2020년 철도-수로 연계운송 물동량은 약 685만 TEU로 전년 대비 32% 성장할 것으로 보이며, 전체 항만 컨테이너 물동량에서 차지하는 비중도 2.6%까지 증가할 것으로 예상된다. 코로나19 기간 부분적으로 제한을 받았던 도로운송과는 다르게 컨테이너 철도-수로 연계운송이 역성장을 하면서 항만 집산운송체계에서 핵심적인 역할을 했다. 이 중 칭다오항의 철도-수로 연계 수송량은 170만 TEU로 1위를 차지했으며, 잉커우항과 닝보-저우산항은 각각 약 100만 TEU를 수송했다. 이밖에 상하이항과 베이부만항의 연계 수송량은 2019년 10만 TEU를 초과했으며, 고속 성장을 지속하고 있다.

2 2021년 중국 연해 항만 발전 전망

1. 항만 화물 물동량 안정적으로 증가

2021년 중국은 국내 대순환에 초점을 맞춘 국내 및 국제 쌍순환이 상호 촉진되는 새로운 발전구도의 구축을 가속화하고, 거시정책을 추진하여 연속성, 안정성 및 지속가능성을 유지해나갈 것이다. 또한 공급측 구조개혁을 추진하고 수요를 중점적으로 관리하여 내수 원동력을 더욱 발전시킬 것이다. 세계경제 및 중국 경제무역 발전 추세, 석탄, 철강, 전력, 석유화학 등 주요 산업의 발전 특성 및 항만 자체의 발전 추이를 종합하면 2021년 중국의 연해 항만 물동량은 전년 대비 4.5% 정도 증가할 것이며, 증가속도 또한 소폭 증가할 것으로 보인다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

2. 컨테이너 물동량 빠르게 증가

2021년 코로나19가 여전히 최대의 불확실 요인으로 작용할 것이지만, 백신이 투입되고 진화되면서 상당 부분 통제 가능한 수준으로 회복될 가능성이 크다. 국내외 경기가 회복세를 보이는 데다가 중국이 코로나19 기간에 보여준 공급사슬 장악력까지 고려하면 중국 국내 제조업 투자와 수주 회복이 이뤄져 컨테이너 운송이 점차 정상화 될 것으로 예상된다. 이에 따라 2021년 중국의 항만 컨테이너 물동량은 전년 대비 6.5% 늘어날 것으로 예상되며, 기저효과의 영향으로 올해 상반기에 두 자릿수의 성장을 한 뒤 하반기에는 점차 안정세로 들어서는 추세를 보일 것으로 예상된다. 한편, 국제노선 및 국내무역 노선 물동량은 각각 전년 대비 4.0%와 9.0% 가량 증가할 것으로 보인다.

3. 벌크화물 안정적 증가

(1) 석탄 수송 안정적으로 증가

2021년은 "14.5" 규획의 원년으로 거시경제가 전반적으로 회복세를 보이고, 경제 활동에 필요한 에너지 공급이 늘어날 것이다. 2021년 생산능력이 더 풀리면 석탄 생산 및 소비량이 안정적으로 증가하게 되고 이에 따라 석탄 운송 또한 안정적으로 증가할 것이다. 전반적으로 2021년 석탄 소비는 안정적으로 증가하고 전국 석탄시장 수급이 다소 완화되며, 북방지역 항만의 석탄 처리능력이 보다 강화될 것으로 예상된다. 2021년 북방지역 항만의 석탄 물량은 전년 대비 3.2% 가량 늘어날 것으로 예상되며, 수송능력 및 운송 원가를 감안할 때 여전히 탕산(唐山)항, 르자오(日照)항 등 항만으로 석탄 물량이 집중될 것이다. 석탄 수입은 안정세를 보이고 항만의 석탄 수입물량은 2020년과 비슷한 수준이 될 것으로 보인다. 종합적으로 2021년 연해 항만 석탄 물동량은 전년 대비 3.1% 정도 증가할 것으로 전망된다.

(2) 금속광석은 지난해와 비슷, 철광석 수입은 소폭 감소

2021년 글로벌 및 중국 경제의 회복은 중국의 철강 수요 및 직수출에 긍정적인 외부요인으로 작용할 것이다. 세계철강협회는 2021년 전 세계 철강수요가 4.1% 증가할 것으로 전망했다. 또한 대량의 철강 생산능력치환[3] 프로젝트가 완성되어 생산에 투입될 것이며 설비 수준과 공급능력이 더욱 향상되어 조강 생산량이 안정적으로 증가할 것이다. 하지만 중국의 조강 생산 소비가 여전히 피크인 만큼 기초건설, 부동산 분야의 철강 수요를 충족시킬 수는 없을 것으로 보인다. 또한 중국의 폐강 자원이 지속적으로 늘어나고 수입 폐강도 다소 증가함에 따라 폐강 대체 효과가 더 뚜렷해질 것으로 보인다. 높은 광물 가격은 연초 광석 수입에 불리한 영향을 미칠 것이며, 항만 재고는 줄어들 것으로 전망된다. 종합적으로 2021년 연해 항만의 철광석 수입량은 전년 대비

3) 중국 정부의 신규 설비 증설 조건으로 노후 설비를 퇴출하는 정책.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

1.0%가량 하락하고 기타 금속광석 수입량은 늘어날 것이며, 금속광석 물동량은 전년과 비슷한 수준을 유지할 것이다.

(3) 석유, 천연가스 및 관련 제품 빠르게 증가

2021년 글로벌 경제가 점차 회복되고 원유 수요 또한 점점 회복됨에 따라 브렌트 유가는 배럴당 평균 50~55달러가 될 것으로 예상된다. OPEC의 원유 생산량 통제가 점차 약화되고 미국의 이란 제재 또한 어느 정도 완화될 가능성이 있어 전반적으로 국제 원유 공급이 늘어날 것으로 보인다. 중국의 국내 정제유 생산능력은 1,400만 톤 정도 순증가할 것이며 케미컬시장은 계속해서 빠른 성장세를 보이고 국내 정제유 수요 및 수출은 안정적으로 증가할 것이다. 2021년 국영기업을 제외한 비국영기업의 원유 수입쿼터는 전년 대비 4,100만 톤 증가한 2억 4,300만 톤이다. 국내 원유 생산량은 계속해서 안정세를 보이고 천연가스도 청정에너지로서 비교적 빠른 성장세를 유지할 것이다. 종합적으로, 2021년 연해 항만의 석유 및 관련 제품 물동량은 전년 대비 4.5%가량 증가하고 연해 항만의 원유 수입량은 전년 대비 6.0%가량, 액화천연가스 수입량은 전년 대비 10%가량 늘어날 것으로 예상된다.

3 2021년 주목해야 할 중국 항만분야 주요 이슈

1. 새로운 발전 구도 속에 일류항만 건설

2021년은 중국 공산당 창당 100주년이 되는 해로, “14.5”규획 실행, 제2의 100년 목표의 첫해이자 전면적인 교통강국 건설에 박차를 가하는 첫해이기도 하다. 역사의 새로운 발전 단계에서 중국의 연해 항만은 세계 일류항만 건설을 가속화해 사회주의 현대화 강국 건설에 필요한 중요한 버팀목 역할을 제공할 것이다. 새로운 시기에 연해 항만은 “쌍순환” 4)이라는 새로운 발전전략에 맞춰 안정적이고 안전한 물류 공급사슬 서비스 네트워크를 구축할 것이다. 또한 허브항만에 각종 요소들을 집적시켜 지역의 산업 클러스터 경쟁력을 강화하고, 도시군 및 도시권 발전을 촉진함과 더불어 신성장 단계의 경제산업 발전에 필요한 신규 동력을 강화할 것이다.

2. 운송구조 최적화 지속 추진

2020년은 “운송구조 조정 추진 3년 액션플랜(2018-2020)”의 마지막 해이다. 2018년 이래 중국 교통운수부는 전국적으로 철도 수송능력 향상, 수운 시스템 업그레이드, 도로화물운송 정비, 복합운송 속도 향상, 정보자원 통합, 도시 친환경 배송 등 6대 계획을 추진했다. 중국 연해 항만은 다양한 운송수단간 연계,

4) 외적으로 수출·개혁 개방을 지속하면서 대내적으로는 내수를 키우고 활성화시켜 내순환(국내 시장)과 외순환(국제 시장)이 유기적으로 돌아가게 만들자는 전략을 말함(네이버 지식백과 시사상식사전, https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=6155373&cid=43667&categoryId=43667(검색일: 2021.1.13.)

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

집산운송 통로 건설, 생산업무 구조조정 등 조치를 시행했으며, 그에 따라 항만의 집산운송 구조, 수로-철도 연계운송, 수상 환적업무가 빠른 속도로 발전했다. 운송구조 최적화는 장기간에 걸쳐 계속될 것이며, 해운-철도 연계운송, 강/내하-해상 연계운송은 연해 항만의 관심 포인트가 될 것이다. 집산운송 인프라 건설, 각종 운송수단의 합리적인 연계, 시장 운영환경 최적화, 운송구조 조정, 시장 잠재력 발굴, 운송구조 효율 평가 등 또한 지속 추진 될 전망이다.

3. 탄소중립을 목표로 친환경 항만 발전

2020년 중앙경제공작회의에서 탄소중립 등 사업을 차질 없이 추진하겠다고 분명하게 밝혔다. 중국은 2030년까지 이산화탄소 배출량 정점을 찍은 후 2060년 이전에 탄소중립을 실현하겠다고 선언했다. “13.5” 규획 기간 교통운송 분야에서의 탄소 배출량은 연평균 5% 이상 증가해 온실가스 배출이 가장 빠르게 늘어난 분야가 되었다. 항만산업은 탄소중립 목표에 크게 좌우되는 분야로, 향후 항만 시설설비의 청결화 개조, 운송, 에너지, 사업 및 공간의 구조조정, 육상 및 수역 환경관리, 항만-산업-도시 융합발전 등을 계속해서 심도 있게 추진하여 청정 저탄소 에너지 구조, 항만의 에너지 소비 및 탄소배출 모니터링 평가체계와 플랫폼 구축에 대한 연구를 진행해 항만의 녹색 저탄소 순환발전을 추진해나갈 것이다.

4. 연해 항만의 스마트화 가속화

연해 항만은 계속하여 스마트화를 활용해 효율성을 제고할 것이다. 스마트 항만 건설, 시설 및 설비의 스마트화 개조를 대대적으로 추진하여 작업수준을 제고하는 동시에 신기술의 적용을 보다 가속화하여 전염병 발생 등 돌발 상황에 대한 대응능력을 제고할 것이다. 아울러 보다 정교한 관리와 원가, 효율 및 수익 등 요소들을 종합적으로 고려한 자동화 터미널의 효율성 및 수익성 향상이 필요하다. 2021년에도 연해 항만의 터미널 자동화가 계속 추진될 예정이다. 현재 웨강아오(粤港澳, 광둥·홍콩·마카오) 대만구(大湾区, 그레이트 베이) 최초의 완전자동화 터미널인 광저우항 난사(南沙) 4기 완전자동화 터미널은 기본적으로 완공되었다. CMPort 산하의 선전 하이싱(海星)항, 다롄항 및 잉커우항은 각각 벌크 터미널과 컨테이너 터미널의 스마트화 리모델링을 추진할 것이다. 톈진항의 C구역 스마트 컨테이너 터미널은 정식 운영에 돌입하고, 베이부만항 자동화 터미널 건설 또한 계속 추진될 것이다. 연해 항만은 계속해서 빅데이터, 사물인터넷, 클라우드 컴퓨팅, 블록체인 등의 기술을 활용해 스마트화 발전 수준을 제고하고 세계 일류항만 건설을 추진하게 된다.

5. 자유무역항/자유무역구 정책 혁신

2020년 12월 말, 제13차 전인대 제24차 회의에서 하이난(海南) 자유무역항

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

법 초안에 대해 심의했다. 2019년에 하이난 자유무역항법 입법조사 및 초안 작성사업이 전인대 업무보고에 상정된지 2년도 채 되지 않은 기간에 하이난 자유무역항법 입법의 시급성과 자유무역항 건설에 대한 전인대의 대대적인 지원이 충분히 구현된 것이다. 하이난 자유무역항법은 법으로 자유무역항 발전을 위한 각종 제도장치를 마련했으며, 이는 자유무역항 건설에 원칙적이고 기초적인 법치를 보장할 것이다.

6. 창장삼각주 항만 일체화 추진 가속화

"창장삼각주 지역 일체화 발전 규획 요강(长江三角洲区域一体化发展规划纲要)"에 '합리적인 분업과 상호 협력하는 세계적인 창장삼각주 항만군 건설'이 제시된 이후 항만군 일체화 발전이 지속적으로 추진되었다. 상하이와 저장(浙江) 성(시)급 항만그룹간 협력이 보다 긴밀해지고, 자본을 투입해 양산 개발 협력을 추진했다. SIPG는 닝보-저우산항의 2대 주주가 되었으며, 이사회에도 진출했다. 또한 상하이시 교통위, 장쑤(江苏)성 교통운수청, 장쑤성 난징시, SIPG 및 장쑤성 항만그룹은 공동으로 "통저우만 신출해구 개발 건설 전략 협력 프레임워크 협의(通州湾新出海口开发建设战略合作框架协议)"를 체결했다. 저우산 보세 연료유가 양산항구에서 직접 납품되는 등 창장삼각주 항만군의 해운서비스 일체화가 더욱 심화되고 있다.

7. 수운발전 재원 해결 시급

2020년 코로나19 방역작업을 철저히 하고 기업의 조업 재개와 대외무역의 안정적 발전을 위해 국무원의 결정으로 3월 1일부터 수출입화물에 대한 항만 건설비 징수를 면제하고 선박 유류오염 손해배상 기금 징수를 반으로 감면하였다. 그 결과 국제무역기업의 부담을 크게 감소시키는 등 대외무역의 빠른 회복을 추진했다. 12월 24일 교통운수부 해사국은 "항만건설비 징수정책 시행 만기에 관한 통지(关于港口建设费征收政策执行到期有关工作的通知)"를 발표하고 2021년 1월 1일 0시를 기해 대외개방 항만 관할 범위 내의 모든 화물에 대해 항만건설비를 징수하지 않기로 했다. 항만건설비는 중국 수운 인프라 건설, 보장체계 구축 및 관련 전문 업무에 중요한 자금보장 역할을 해왔다. 향후 수운 공공인프라 건설 및 유지보수 임무는 여전히 매우 중요하고, 안전 관리감독 및 응급구조 등 역량은 지속 향상되어야 한다. 수운의 친환경 발전과 혁신 발전 또한 시급히 강화되어야 한다. 수운은 국가의 중대전략 실시를 뒷받침해야 하므로, 국가가 요금 및 세금인하를 통해 경제발전을 촉진하는 정책환경 속에 수운건설 발전자금 확보 및 재원에도 관심을 가지는 것이 필요하다.

중국교통운수부 수운과학연구원
지아다산(贾大山) 부원장
쉬디(徐迪) 수로교통발전연구중심 부주임
차이펑(蔡鹏) 연구보조원

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

2020 年沿海港口发展回顾与 2021 年展望

撰文丨贾大山　徐迪　蔡鹏

2020年初以来，突如其来的新冠肺炎疫情给全球经济带来重创，中国成为全球唯一实现经济正增长的主要经济体，中国港口更是逆势发力，沿海港口货物吞吐量“意外”实现原预期增长，集装箱吞吐量屡创纪录。2021年世界经济有望逐步复苏，疫情对于经济社会活动的影响将有所减弱，我国新发展格局加快形成，经济增速有所加快。

结合国内外经济贸易形势及港口发展趋势分析，预计2021年沿海港口生产主要指标将呈现稳步增长态势，增速较2020年有所提升。“新基建”项目稳步实施，港口建设投资继续保持稳步增长，一流港口继续引领绿色、智慧港口建设，运输结构调整继续推进、“自由贸易港/区”创新政策、长三角港口一体化、水运发展资金来源等值得关注。

一、2020年沿海港口发展回顾

2020年沿海港口吞吐量预计将达到94.9亿吨，同比增长3.3%（外贸增长4.0%、内贸增长2.7%），“意外”实现原预期增长，较2019年放缓1.0个百分点。

1、港口原油、矿石等大宗散货外贸运输保持较快增长

（1）港口煤炭运输需求有所放缓，内外贸出现分化

2020年沿海港口煤炭及其制品生产总体有所放缓，将达到16.3亿吨，同比下降1.7%左右，继续保持沿海港口第一货类位置。煤炭外贸进口快速下滑，呈现前高后低发展态势，一季度沿海港口外贸煤炭进口增速同比增长17.6%，二季度尤其是下半年以来，由于对外贸煤炭管控力度逐步增强，进口限制政策逐步发挥作用，外贸进口煤炭迅速下降，预计全年沿海港口外贸煤炭进口量达到约2.1亿吨，同比下降11.1%。随着国内经济逐步恢复，港口煤炭内贸运输逐步恢复，呈现前低后高发展态势，全年北方港口煤炭下水量预计接近7.9亿吨左右，同比下降1.7%，降幅较上半年收窄10个百分点，月度增速6月份以来连续7个月保持正增长。

（2）金属矿石吞吐量保持平稳增长，铁矿石进口快速回升

预计2020年金属矿石吞吐量达到16.0亿吨左右，同比增长3.5%。港口铁矿石进口保持快速增长，全年走势呈现“前低－中高－回落”。一季度受春节以及疫情因素影响，沿海港口外贸铁矿石进口同比下降0.6%；二季度以来，随着复工复产，进口增速快速回升，二季度、三季度增速分别达到16.3%和11.4%，进入四季度以来，建设需求有所减缓、矿石价格攀升，铁矿石进口增速有所放缓，全年实现7.7%左右的增长。年中港口进口铁矿石库存一度降至1.06亿吨，较年初下降近2000万吨，12月中旬回升至1.24亿吨，与年初基本持平。

（3）石油、天然气及制品运输继续保持高速增长

预计2020年石油、天然气及制品吞吐量达到11.7亿吨左右，同比增长10.1%。港口原油进口运输不平衡系数为1.12，较2019年提高4.7%。2020年以来国际油价巨幅波动，北海布伦特原油期货价格一度跌至20美元/桶以下，创2002年以来的新低，创2002年以来的新低，4月20日WTI原油期货价格收于负的37.6美元/桶，是历史上首次跌入负值，年末基本保持在40－50美元/桶左右的水平。我国炼化企业大规模采购低价原油，预计全年沿海港口外贸原油进口完成近5亿吨，同比增长9.3%，原油对外依存

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

度上升达到72.6%。2020年新增炼化产能1670万吨，原油加工量保持平稳增长，增速为3.1%。国内原油产量小幅增长1.6%。国内成品油需求较为低迷，下降5%左右，但是其他化工产品表现较好，乙烯需求量同比增长9.0%左右。我国天然气进口增长势头有所放缓。2020以来，我国天然气消费量保持较快，但增长势头有所放缓，全年天然气消费量同比增长5.0%左右。预计全年沿海港口液化气天然气进口量超过7750万吨，同比增长4.2%左右。

2、港口集装箱运输逐步恢复

（1）港口集装箱运输逐步恢复集装箱运输逐步恢复，但低于原预期。

受疫情影响，预计2020年全国港口集装箱吞吐量2.65亿TEU，同比增长1.7%，低于原预期增长，其中国际航线规模微幅下降0.6%、内支内贸线同比增长3.9%。全年港口集装箱运输需求呈现明显前低后高态势，新冠肺炎疫情影响主要集中的一季度，其中2月集装箱吞吐量同比下降17.5%，降幅超过金融危机时期；在国家统筹推进疫情防控与复工复产的背景下，国内经济、贸易逐步复苏，内贸内支线和国际航线分别于5月和7月份恢复正增长，10月增速达到11.4%，创近3年以来新高，预计四季度增速将实现两位数增长，月度增速将连续7个月保持正增长。

（2）国际线内部结构继续调整

2020年以来，随着与东盟经贸往来日益密切，东盟航线集装箱吞吐量实现逆势增长，增速为5.9%，成为国际航线增长的重要力量；美国航线在需求回暖的带动下，集装箱运量快速回升，由负转正，同比增长4.2%，8-11月连续4个月实现两位数增长且10-11月增速均超过30%；10-11月欧洲航线降幅逐步收窄，同比下降4.8%，降幅较上半年收窄3.1个百分点；近洋航线中，日韩航线有所分化，日本航线同比下降11.2%，韩国航线实现3.0%的增长。

（3）南北运输格局变化

南北方经济差距逐步增大，前三季度北方地区占全国GDP比重为35.2%，较2019年下降0.2个百分点，城市GDP排名中北方仅有北京入围前十。沿海港口中北方港口集装箱吞吐量比重进一步下降至31.3%，较2019年下降0.5个百分点。1-11月大连港完成集装箱吞吐量488万TEU，同比下降39.6%，吞吐量排名被营口港超过下降至沿海第9位，集装箱干线港地位受到冲击。在海南自由贸易港和西部陆海新通道建设带动下，洋浦港和北部湾港集装箱同比增长45%和33%，全年吞吐量分别突破100万和500万TEU，在沿海港口中表现突出。

（4）集装箱铁水联运保持快速增长

2016年以来，沿海港口集装箱铁水联运持续保持高速增长，预计2020年港口完成集装箱铁水联运量685万TEU左右，同比大幅度增长32%，占港口集装箱吞吐量比重上升到2.6%。疫情期间，相比于公路运输部分时段受到限制，集装箱海铁联运物流通道实现逆势增长，对于保障港口集疏运体系起到了关键作用。其中青岛港集装箱海铁联运接近170万TEU，排名首位；营口港、宁波舟山港均达到100万TEU左右。上海港、北部湾港在2019年突破10万TEU之后，继续延续高速增长态势，增速分别超过80%和70%。

二、2021年沿海港口发展展望

1、港口货物吞吐量稳步增长

2021年世界经济贸易环境依然复杂严峻，我国外贸面临的不确定不稳定因素依然较多。世界主要经济体将进一步重启经济，全球生产、消费等经济活动大概率出现改善，我国加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，推

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

进宏观政策保持连续性、稳定性、可持续性，推进供给侧结构性改革、注重需求侧管理，发展内生动力进一步增强。基于对世界经贸形势以及我国经贸发展趋势的判断，综合煤炭、钢铁、电力、石化等重要行业发展特征，并结合港口自身发展趋势，综合预计2021年沿海港口吞吐量同比增长4.5%左右，增速较2020年有所加快。

2、集装箱吞吐量较快增长

2021年疫情仍然是最大的不确定因素，但随着疫苗的逐步投入使用和迭代演进，疫情影响将大概率回归到相对可控的范围内。随着国内外经济逐步恢复正轨，加上中国在此次疫情过程中展现的供应链保障能力，国内生产制造业投资及订单的持续复苏将带动集装箱运输逐渐恢复正常。结合相关机构对经贸形势预测，预计2021年全国港口集装箱吞吐量同比增长6.5%左右，受低基数的影响，上半年港口集装箱将实现两位数的增长，下半年逐步回归平稳，全年走势将呈现前高后低的发展态势。其中国际线和内支内贸线分别同比增长4.0%和9.0%左右。

3、大宗散货生产将实现平稳发展

（1）煤炭运输将实现平稳增长

一方面2021年是“十四五”规划开局之年，宏观经济将进一步复苏、总体向好，经济活动需要的能源供给将有所增长。先进产能进一步释放，煤炭生产和消费量将稳中有增，由此带来煤炭运输将实现平稳增长。总体看，预计2021年煤炭消费将实现平稳增长，全国煤炭市场供应趋于宽松，北方港口煤炭下水能力和通道保障能力进一步增强。综合预计2021年北方港口煤炭下水量同比增长3.2%左右，考虑到运输能力和运输成本，对应港口下水增量的重点仍然集中在唐山港、日照港等港口。预计煤炭进口将趋于平稳，港口煤炭进口量将与2020年基本持平。综合分析，2021年沿海港口煤炭吞吐量同比增长3.1%。

（2）金属矿石将基本持平，铁矿石进口微幅下滑

2021年世界和中国经济都将恢复性增长，将对我国钢铁需求及直接出口提供良好的外部环境。世界钢铁协会预计2021年全球钢铁需求将增长4.1%。同时一批钢铁产能置换项目将建成投产，装备水平更加先进，供给能力将进一步提升，粗钢产量将稳中略增。但我国粗钢生产消费仍处于峰值平台期，基建、房地产对于钢铁需求的支撑力度将有所减弱。同时我国废钢资源量继续增加，进口废钢将有所增长，废钢替代效应将进一步显现，高矿价将对明年年初的矿石进口带来不利影响，港口库存将有所下滑。综合分析，预计2021年沿海港口铁矿石进口同比下降1.0%左右，其他金属矿石实现一定增量，金属矿石吞吐量同比基本持平。

（3）石油、天然气及制品保持较快增长

2021年全球经济逐步回升，随着原油需求逐步回暖，布伦特原油均价50－55美元/桶，欧佩克+对原油产量控制将逐步减弱，美国对于伊朗制裁可能有所放松，总体上国际原油供给趋向宽松。国内将净增约1400万吨的炼化产能，化工市场将继续延续较快增长趋势，国内成品油需求以及出口将平稳增长，2021年原油非国营贸易进口允许量为24300万吨，同比增加4100万吨。国内原油产量将继续延续平稳态势。同时天然气作为清洁能源需求将继续保持较快增长态势。综合预计，2021年沿海港口石油及制品吞吐量同比增长4.5%左右。沿海港口原油进口同比增长6.0%左右、液化气天然气进口同比增长10%左右。

三、2021年港口发展值得关注的问题

1、新发展格局下的一流港口建设

2021年是中国共产党建党100周年，是实施“十四五”规划、向第二个百年奋斗目标

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

进军的开局之年，也是全面加快建设交通强国的第一年。在新的历史发展阶段，我国沿海港口将继续以更好服务人民群众、服务国家重大战略为己任，继续加快世界一流港口建设，为社会主义现代化强国建设提供重要支撑。新时期沿海港口应紧抓“双循环”新发展格局，立足我国，放眼全球，加快稳定、安全有韧性的物流供应链服务网络构建，以港口枢纽吸引要素聚集，增强区域产业集群整体竞争力，促进城市群、都市圈发展，提升新发展阶段的经济产业发展的新动能。

2、运输结构优化调整继续推进

2020年是《推进运输结构调整三年行动计划（2018－2020年）》的收官之年。自2018年以来，交通运输部在全国范围实施铁路运能提升、水运系统升级、公路货运治理、多式联运提速、信息资源整合、城市绿色配送六大行动。国内沿海港口在多种运输方式衔接、集疏运通道建设、生产业务结构调整等措施的支持下，港口集疏运结构、水铁联运、水水中转业务得到了快速发展。下一步运输结构的优化调整仍将长期贯穿下去，海铁联运、江海联运、河海联运将是沿海港口关注的重点，在集疏运基础设施建设、各种运输方式比较优势的合理衔接、市场营商环境优化、运输结构调整市场潜能挖掘以及运输结构能效评估等方面仍将继续推进。

3、“碳中和”目标下的绿色港口发展

2020年中央经济工作会议明确提出做好碳达峰、碳中和工作，我国二氧化碳排放力争2030年前达到峰值，力争2060年前实现碳中和。“十三五”期间交通运输领域碳排放年均增速保持在5%以上，已成为温室气体排放增长最快的领域。港口行业受“碳中和”目标影响较大，自身也是能耗排放的重点关注领域，未来将继续在港作设施设备清洁化改造、运输结构能源结构业务结构空间结构调整、陆域海域环境治理、港产城融合发展等方面继续深化推进，打造清洁低碳用能结构，研究港口能耗和碳排放监测评价体系和监测平台建设，推动港口绿色低碳循环发展。

4、沿海港口智慧化进程加快推进

沿海港口将继续运用智慧化手段提升效率，加快转型，在大力推进智慧港口建设、推动设施设备智能化改造、提升工艺水平的同时，进一步加快新技术在行业的赋能，提升应对疫情等突发事件的能力。同时更加需要注重精细化的管理，综合考量成本、效率与收益等要素的平衡，提升自动化码头效率和效益水平。2021年沿海港口自动化码头继续推进。广州港南沙四期全自动化码头基本建成，成为大湾区首个全自动码头。招商港口旗下深圳海星港，大连港、营口港分别开展散杂货和集装箱码头智能化改造。天津港C段智慧化集装箱码头正式投入运营，北部湾港自动化码头建设继续推进。沿海港口继续利用大数据、物联网、云计算、区块链等技术提升智能化发展水平，创建世界一流港口。

5、“自由贸易港/区”创新政策有所突破

2020年12月下旬，十三届全国人大常委会第二十四次会议将审议海南自由贸易港法草案，距离2019年海南自由贸易港法立法调研、起草工作列入全国人大工作报告不到2年时间，充分显示了海南自贸港法立法紧迫性和全国人大对自贸港建设的大力支持。海南自由贸易港法将以法律形式明确自由贸易港各项制度安排，为自由贸易港建设提供原则性、基础性的法治保障。

6、长三角港口一体化加快推进

《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》提出形成合理分工、相互协作的世界级长三角港口群以来，港口群一体化发展不断推进。上海、浙江省（市）级港口集团合作更加紧密，以资本为纽带推进洋山开发合作，上港集团成为宁波舟山港股份第二大股东，并进入其董事会。上海市交通委、江苏省交通运输厅、江苏省南通市、上港集

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
▸ 전문가 칼럼 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

团、江苏省港口集团共同签署了《通州湾新出海口开发建设战略合作框架协议》。舟山保税燃油实现在洋山港区完成跨港保税燃油直供业务，长三角港口群港航服务一体化加深。

7、水运发展资金来源亟待解决

2020年，为做好新冠肺炎疫情防控工作，推动企业复工复产，促进外贸稳定发展，经国务院决定，自3月1日起，免征进出口货物港口建设费，减半征收船舶油污损害赔偿基金至2020年底，有力的减轻了外贸企业负担，推动了我国外贸快速复苏。12月24日，交通运输部海事局发布《关于港口建设费征收政策执行到期有关工作的通知》，自2021年1月1日零时起，经对外开放口岸港口辖区范围内所有货物不再征收港口建设费。港口建设费为我国水运基础设施建设、保障系统建设以及相关专项性工作提供了重要的资金保障作用，未来水运公共基础设施建设和维护任务依然繁重，安全监管和应急救助等能力仍待提高，水运绿色发展和创新发展亟待加强，水运发展仍需支撑国家重大战略实施，在国家降费减税提振经济发展的大环境下，新的历史发展阶段水运建设发展的资金保障和来源值得关注。

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 : 양산항 국제 환적 물동량 추이
▸ 이슈 포커스 : 2020년 중국 연해 항만 회고 및 2021년 전망
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

해운 · 항만 · 물류

- 설문조사로 본 중국 해운 2021 전망
- 2021년 최신판 "항만 경영관리 규정", 어떤 변화가?
- 2020년 중국 물류업계 10대 빅이슈
- 닝보, 컨테이너 부족 해결을 위해 10대 조치 시행
- 클락슨사, "중국 선박금융업" 과거와 미래 조명
- 하이난 자유무역항, 외국인 투자 네거티브 리스트(2020년) 공식발표
- 중-유럽 정기화물열차 운행편수 빠르게 증가
- CMPort, SIPG를 제치고 닝보항 2대 주주로 등극
- 2020년 칭다오항 14개의 국제무역노선 신규 추가
- SIPG, 퉁성그룹 보유 지분 4.86% 전부 무상 전환
- 다롄항, 사명을 '랴오닝항만주식유한공사'로 변경 예정
- 중국 최초의 연료전지 요트 대련에서 시범 운항에 성공
- 창장 장쑤구간, 2020년 입출항 화물 6.5% 증가
- 국제특송업체, 중-미간 성수기 할증료 인하
- 상무부, 중점지역 전자상거래 기업의 분해 불가 및 일회용 비닐 포장 사용 금지

해양 · 수산

- 2020년 중국 해양분야 10대 뉴스
- 11개 연해지역, '해양강성' 위한 「'14·5' 계획 및 2035년 전망목표 제정에 관한 건의」에 포함
- 「2020년 장쑤성 해양경제발전지수」 발표, 장쑤성 해양경제 안정 속 좋은 방향으로 발전
- 「산동성 해양환경품질생태보상방법」 발표
- 해양 Negative Emissions 연구센터 산동 웨하이(威海)에서 설립
- 선전시(深圳市), 중국 연해도시 중 해양 모니터링 데이터 선도도시로 부상
- 샤먼시(厦门市), 스마트 해양산업 발전을 '14·5' 정보산업발전계획으로 포함
- 생태환경부 「생태보호 감독업무 강화에 관한 의견」 발표
- 톈진(天津) 빈하이(滨海) 국가해양공원 설립
- 「웨강아오대만구(粤港澳大湾区) 문화관광 발전계획」 발표, 선전에서 해양박물관 설립 지지